NL inbreng voor de toekomstige EU luchtvaart strategie

I. Toegevoegde waarde, uitdagingen en kansen voor de EU luchtvaart

De Europese luchtvaartsector levert toegevoegde waarde aan onze economie, ons bedrijfsleven, ons dagelijks leven en onze mobiliteit. Luchtvaart is een motor voor economische groei, werkgelegenheid en connectiviteit.

Het Europese luchtvaartbeleid heeft in de jaren 90 een revolutie teweeggebracht. Door mensen te verbinden heeft de luchtvaart bijgedragen aan Europese integratie en cohesie. Europa heeft hoge standaarden voor luchtvaartveiligheid, beveiliging, passagiersrechten, arbeidsomstandigheden en milieu ontwikkeld. De Europese binnenmarkt heeft geleid tot een uitbreiding en diversificatie van het aanbod van luchtvaartdiensten voor de consument in Europa. Momenteel zorgt de groei van de luchtvaart buiten Europa voor een revolutie.

Groei, werkgelegenheid en toerisme

De Nederlandse situatie laat het belang van de sector zien. Bedrijven gevestigd in de regio Amsterdam Airport Schiphol leveren circa 115,000 directe en indirecte luchtvaart gerelateerde banen op en dragen circa 9 miljard euro bij aan het Nederlandse BBP in 2013.[1] Door de sterke positie van de luchthaven kent de hele regio een aantrekkelijk vestigingsklimaat wat een bijkomend indirect positief effect heeft op banen en groei. Nederland steunt het initiatief van de Europese Commissie om een strategie voor de versterking van de Europese luchtvaart te presenteren.

Connectiviteit

Regionale en mondiale connectiviteit is van essentieel belang voor de regionale en sociale samenhang van de Unie, fysieke contacten, toerisme en het bedrijfsleven. Het wereldwijde concurrentievermogen van de Europese netwerkmaatschappijen en hubs is cruciaal voor het behoud en de uitbreiding van onze regionale en mondiale netwerkverbindingen. Op hun beurt zijn deze onontbeerlijk voor het Europese zakelijke vestigingsklimaat, de aantrekkelijkheid voor buitenlandse directe investeringen en dus voor groei en werkgelegenheid in Europa.

Europese hubs, waaronder Amsterdam Airport Schiphol spelen een onmisbare rol als wereldwijde hubs voor regionale en intercontinentale vervoersdiensten. Schiphol is de 4e grootste passagiersluchthaven in de EU, met 55 miljoen passagiers in 2014. Meer dan 40 procent van deze passagiers zijn overstappende passagiers. Schiphol biedt 296 passagiersbestemmingen aan en inclusief vrachtbestemmingen 319 bestemmingen.[2] Veel regionale Europese luchthavens zijn via deze hub met de hele wereld verbonden. De hub status van Schiphol en het internationale netwerk van hub carrier Air France-KLM versterken elkaar in combinatie met de verbindingen van de partners en andere

---

[1] Decisio Rapport (2015, verwacht). De bredere bijdrage van de sector aan de economie als geheel (e.g. in termen van werkgelegenheid en BNP) is niet vastgesteld in deze nog te publiceren studie en is daarom niet opgenomen in deze cijfers.
[2] Schiphol factsheet 2014 http://www.schiphol.nl/SchipholGroup1/NieuwsPers/SchipholFactsheets.htm

luchtvaartmaatschappijen. Ver buiten de landsgrenzen heeft deze hub connectiviteit grote waarde voor Europese regio's die via het hub en spoke-systeem worden bediend.

Urgente uitdagingen en kansen

Het luchtvaartlandschap verandert razendsnel, wat leidt tot dringende uitdagingen, maar ook tot kansen voor de Europese luchtvaartsector. Luchtvaart is een sector die zich kenmerkt door sterke fluctuaties en is een uiterst competitieve mondiale sector. Nieuwe concurrenten proberen grote verschuivingen in de wereldwijde luchtvaartmarkt en verkeersstromen te bereiken. Deze ontwikkelingen stellen de Europese luchtvaartsector voor omvangrijke uitdagingen, wat in het bijzonder geldt voor die delen van de industrie die via het netwerkmodel, regionale en wereldwijde connectiviteit bieden. Daarmee staan de bredere voordelen voor de economie en de samenleving onder druk.

Ondertussen, schept het veranderende landschap ook nieuwe mogelijkheden. Verwacht mag worden dat de snelle groei van de vraag naar luchtvaartdiensten en -producten in opkomende economieën de komende jaren de groei in Europa zal overtreffen. Europese luchtvaartmaatschappijen kunnen het zich niet veroorloven achterover te leunen en niets te doen: ze moeten zich aanpassen aan de mondiale marktontwikkelingen en nieuwe bedrijfsmodellen.

II. Goed functionerende concurrerende markten, innovatie en slimme regels

Er is dringende behoefte aan nieuwe ideeën om de toekomst tegemoet te treden en de Europese luchtvaart tot bloei te laten komen. Een sterke Europese luchtvaart sector is cruciaal voor het bereiken van de prioriteiten van de Juncker Commissie en de bredere strategische prioriteiten van het EU-beleid, in het bijzonder "Banen, groei en investeringen" en "Een diepere en eerlijkere interne markt met een versterkte industriële basis". Door mensen te verbinden draagt de luchtvaart bovendien bij aan de Europese integratie en samenhang.

Het is essentieel dat de nieuwe luchtvaartstrategie specifiek de positie van de Europese hubs en luchtvaartmaatschappijen versterkt om genoemde voordelen in de EU te borgen. De strategie moet er ook voor zorgen dat hoge standaarden, met betrekking tot luchtvaartveiligheid en -beveiliging, passagiersrechten, arbeidsomstandigheden en milieu worden behouden en bevorderd. EU regels in al deze gebieden moeten in overeenstemming zijn met de internationale regels, teneinde het mondiale concurrentievermogen van de Europese luchtvaart en de connectiviteit te verbeteren. We moeten de wegen verkennen waarmee we onze doelstellingen kunnen bereiken in de internationale arena, via het stimuleren van innovatie, door het verminderen van administratieve lasten en door overlap van wetgeving of verantwoordelijkheden te voorkomen. We stellen drie actiegebieden voor: (a) goed functionerende concurrerende markten (b) innovatie en (c) slimme regelgeving.

Goed functionerende concurrerende markten

Als algemeen uitgangspunt stellen we voor dat de EU zich inzet voor het scheppen van randvoorwaarden voor eerlijke concurrentie onder open en gelijke voorwaarden. Zowel in de interne als in de mondiale markten. Om goed functionerende markten met vrije concurrentie te bevorderen kunnen de volgende kernacties worden geïdentificeerd.

Kernacties

- Verdere opening van de luchtvaartmarkt voor specifieke derde landen, zowel bilateraal als op EU-niveau moet altijd gepaard gaan met het scheppen van eerlijke en gelijke marktvoorwaarden, alsmede convergentie van regelgeving op het gebied van concurrentie.
- De EU en haar lidstaten moeten zich inzetten om de doelstellingen van eerlijke concurrentie en andere belangrijke garanties te verankeren in een mondiaal ICAO kader. Dit vergt nauwe samenwerking met alle relevante internationale partijen, waaronder staten en industriepartijen.
- Nederland herhaalt met klem haar verzoek voor een EC voorstel voor een mandaat voor het opstarten van onderhandelingen over een luchtvaart-overeenkomst met de Golfstaten. Nederland steunt de EU aanpak om nieuwe bilaterale onderhandelingen met de Golfstaten te initiëren. Dit voorstel, en indien mogelijk ook voorstellen voor onderhandelingen met Turkije en ASEAN, zou samen met de Aviation Strategy moeten verschijnen in het laatste kwartaal van 2015. De daaropvolgende overeenkomsten dienen te zijn gebaseerd op de principes van eerlijke concurrentie.
- Een open interne markt, met een transparant regelgevend kader en billijke marktvoorwaarden is de beste basis voor een florerende luchtvaartsector met dienstverlening van hoge kwaliteit voor de consument. Wij roepen op tot de scherpe toepassing en handhaving van de bestaande regels voor *Ownership and Control* van luchtvaartmaatschappijen.
- Een overeenkomst over een mondiale Market Based Measure om CO_2 emissies te verkleinen moet het streven zijn van de ICAO Assemblee in 2016. Nederland roept op tot een mondiale aanpak, zowel om CO_2 emissies effectief te reduceren als om een lappendeken aan regionale oplossingen met mogelijke marktverstoring en nadelen voor de Europese industrie te voorkomen.
- In het licht van zorgen over de sociale dimensie in de luchtvaart, moet de toepassing van bestaande EU arbeidswetgeving en sociale wetgeving in de luchtvaart worden verduidelijkt. Nederland waardeert het voorbereidende werk dat de Commissie reeds op expertniveau heeft gedaan. Echter, de EC zou nu moeten onderzoeken en vaststellen of en waar EU actie nodig is om te zorgen voor een kader dat nieuwe ontwikkelingen onder eerlijke en sociale omstandigheden mogelijk maakt.
- Voor passagiersrechten luchtvaart zijn eenvoudige, eerlijke en effectieve regels van essentieel belang. We moeten daarbij de evenredigheid van deze rechten zekerstellen en verstoring van het mondiale concurrentievermogen van de Europese luchtvaartmaatschappijen voorkomen.

- Nederland is één van de koplopers in nieuwe beveiligingsconcepten in de luchtvaart. Incidenten hebben in het verleden geleid tot het stapelen van nieuwe veiligheidsmaatregelen, wat leidde tot een enorme impact op de kosten, luchthavenactiviteiten en passagierservaring. Nederland is, als reactie hierop, in 2011 gestart met het SURE (Smart, Unpredictable, Risk Based Entry) project. De verschillende *research and development* projecten die daaronder vallen, beogen de ontwikkeling en implementatie van slimme en risico-gebaseerde concepten voor luchtvaartbeveiliging teneinde de steeds evoluerende bedreiging voor de burgerluchtvaart proactief het hoofd te bieden. We bepleiten een integrale Europese visie op de luchtvaartbeveiliging en een verdere versterking van de samenwerking met onze naaste en meest vertrouwde partners: gelijkgezinde staten en partners in de luchtvaartindustrie. Nederland wil dat Europa zich richt op het opzetten van slimme beveiligingsconcepten, op het in lijn brengen van normen voor beveiligingsapparatuur met internationale normen en te streven naar wederzijdse *one-stop security*.
- Een toenemend aantal derde landen vraagt luchtvaartmaatschappijen om Passenger Name Records (PNR) gegevens te verstrekken, zonder enige basis in een overeenkomst tussen deze landen en de EU en dus zonder garantie dat de overdracht van gegevens in overeenstemming is met de Europese wetgeving over gegevensbescherming. De situatie dat luchtvaartmaatschappijen worden geconfronteerd met twee tegenstrijdige wettelijke vereisten is onhoudbaar. Nederland dringt erop aan dat kwesties met derde landen met betrekking persoonsgegevens van passagiers (PNR) worden opgelost op EU-niveau.

Innovatie

De Europese luchtvaartsector wordt geconfronteerd met uitdagingen om duurzamer te worden en kosten te verlagen. Onze inspanningen op innovatiegebied moeten zich richten op het bereiken van deze doelen en het gelijktijdig versterken van onze internationale positie. Europa moet innovatie in de luchtvaart krachtig stimuleren door de juiste juridische randvoorwaarden te stellen. Ook dienen we partners bij elkaar te brengen en te zorgen voor de financiering van innovaties in de luchtvaart teneinde voordelen in termen van milieu, veiligheid, beveiliging en dienstverlening aan consumenten te behalen. Tegelijkertijd moeten we het concurrentievermogen van de luchtvaartsector verstevigen.

Kernacties

- SESAR levert de samenleving enorme voordelen op, op het gebied van veiligheid, kostenbesparing en efficiëntie. Het brengt ook het Europese leiderschap in Air Traffic Management. Financiering vanuit de Connecting Europe Facility is essentieel om te garanderen dat dit project de gewenste technologische innovaties blijft leveren en moet behouden blijven.
- Horizon 2020 financiering om de ontwikkeling en inzet van groene en stillere vliegtuigen te stimuleren, moet behouden blijven. TEN-T financiering moet worden verzekerd voor verbeteringen in de luchtvaartsector en voor intermodale verbindingen met andere vervoersmodaliteiten.

- Gezien de doelstelling van EFSI (Europees Fonds voor Strategische Investeringen) om grote investeringen in EU-infrastructuur en innovatie te activeren, heeft het fonds de potentie voor het faciliteren van de financiering van luchtvaartinfrastructuur en vlootvernieuwingsprojecten, in aanvulling op bestaande instrumenten van de EIB. Investeringen in vlootvernieuwing leiden tot voordelen voor milieu, veiligheid en kosten voor Europese luchtvaartmaatschappijen. Middels een EU-garantie geeft EFSI de EIB meer mogelijkheden voor de financiering van meer innovatieve projecten dan via de reguliere activiteiten van de EIB.
- Binnen ICAO wordt gewerkt aan het vastleggen van een life-cycle-analyse voor biobrandstoffen in de luchtvaart en hoe deze kunnen worden opgenomen in een toekomstig mondiaal system voor uitstootbeperking. Hiermee rekening houdend, dient de EC samen met de lidstaten manieren te onderzoeken om de beschikbaarheid van biobrandstoffen voor de luchtvaart te vergroten en om de verdere productieketen te ontwikkelen, conform Flightpath 2020.
- Onbemande vliegtuigen (RPAS) bieden nieuwe kansen en mogelijkheden voor groei van de Europese industrie. EU-wetgeving moet deze groei en de steun een concurrerende Europese industrie te vergemakkelijken, onder de juiste randvoorwaarden voor onder meer veiligheid, beveiliging en privacy.

Slimme regelgeving en het verminderen van de lasten

Europa moet de doeltreffendheid van wetgeving verhogen en de administratieve lasten verlagen door middel van slimme regelgeving. De wetgevingslast moet worden verlicht terwijl een hoog niveau van veiligheid, gezondheid, milieubescherming en keuzevrijheid van de consument behouden moet blijven.

Nederland is een groot voorstander van de Commissie prioriteit om betere regelgeving een integraal onderdeel te maken van al haar werkzaamheden op het gebied van wetgeving en evaluatie. Dit geldt ook voor het betrekken van stakeholders bij de voorbereiding en het evalueren van wetgeving. Zogeheten *impact assessments* moeten centrale aandacht geven aan de impact op het mondiale concurrentievermogen van de Europese luchtvaart. Het lopende REFIT project dat bestaande wetgeving evalueert en beoordeelt, heeft onze volledige steun. Nederland merkt daarbij op dat het evalueren en beoordelen van bestaande wetgeving moet voorafgaan aan voorstellen voor nieuwe wetgeving.

Luchtvaart is een sterk gereguleerde sector teneinde hoge prestaties in termen van kwaliteit, milieu, veiligheid en beveiliging te garanderen. Specifieke aandacht voor betere regelgeving in de luchtvaartsector is daarom nodig vanuit het oogpunt de lasten te verminderen en om te zorgen dat de Europese luchtvaartsector concurrerender kan zijn.

Kernacties

- Het Single European Sky (SES) initiatief moet een nieuwe impuls krijgen zodat we in de toekomst benodigde capaciteit kunnen leveren, een hoog niveau van veiligheid behouden en de kosten en de milieu-impact verlagen. Na SES 2+ moet het antwoord niet in nieuwe wetgeving worden gezocht maar in het versnellen

van de uitvoering bestaande regelingen; bilaterale en multilaterale samenwerking en verdere civiel-militaire integratie, zoals de geplande co-locatie op Schiphol de integratie van diensten bij de Maastricht Upper Area Center. Om de Netwerk Manager als de centrale entiteit in de Europese Air Traffic Management Netwerk te borgen, is het nodig om een akkoord te bereiken over een sterke ondersteunende rol van Eurocontrol, alsmede om duplicatie van bevoegdheden te voorkomen.

- Gezien de verwachte capaciteitsschaarste op EU luchthavens, moet het gebruik van deze capaciteit worden geoptimaliseerd teneinde regionale en mondiale connectiviteit te garanderen. Onze regelgeving moet de flexibiliteit bieden om deze doelen te bereiken.
- Bij de herziening van de verordening over het Europese luchtvaartagentschap EASA 216/2008, is het wenselijk dat de EC nadruk legt op de belangrijke rol van veiligheidsbeheer, doelregelgeving en versterking van samenwerking tussen de nationale autoriteiten en van coördinatie in internationale fora. De rol van EASA bij het ondersteunen van de industrie in andere delen van de wereld met certificeringstaken moet worden versterkt. EASA moet worden ingeschakeld om op nieuwe veiligheidsproblemen te reageren, zoals in relatie tot het vliegen over conflictgebieden, potentiële giftige lucht in vliegtuigen en psychologische tests.

III. Wat is nodig?

Met het oog op het snel veranderende luchtvaartlandschap, is gecoördineerd Europees optreden geboden. Europa dient een integrale aanpak met een strategie voor de toekomst aan te nemen.

Moeilijke politieke keuzes zullen moeten worden gemaakt. Het is belangrijk dat deze keuzes op de agenda worden gezet met daarbij een pakket van maatregelen en acties om een sterke toekomst voor de Europese luchtvaart sector te garanderen. De strategie moet daarom een actieplan en een tijdschema voor de nieuwe voorstellen bevatten en vergezeld gaan van concrete voorstellen om urgente uitdagingen en kansen te adresseren. De acties en voorstellen moeten zichtbaar bijdragen aan de algemene visie voor het stimuleren van het concurrentievermogen en connectiviteit. Daarbij moet de Europese strategie betere prestaties opleveren op het gebied van luchtruimbeheer en zorgen dat hoge standaarden, met betrekking tot de veiligheid en beveiliging van de luchtvaart, passagiersrechten, arbeidsomstandigheden en het milieu worden behouden en bevorderd.

IV. Conclusie

Nederland verwelkomt de toespitsing van het toekomstige luchtvaartpakket op het stimuleren van het concurrentievermogen van de Europese luchtvaart. We kijken uit naar de publicatie, aangekondigd voor het laatste kwartaal van 2015.

De uitdagingen en kansen vragen Europa, haar lidstaten en belanghebbenden in de luchtvaartsector samen te werken aan een sterke en duurzame basis om haar luchtvaartsector tot bloei te laten komen. Actieve betrokkenheid van alle belanghebbenden in de luchtvaartsector is nodig: consumenten, luchthavens, luchtvaartmaatschappijen, dienstverleners, sociale partners, de maakindustrie en EU-lidstaten.

Nederland stelt haar EU-voorzitterschap in de eerste helft van 2016 ten dienste van een discussie over de aangekondigde Aviation Strategy, te beginnen met de Aviation Summit op 20-21 januari 2016 op Amsterdam Airport Schiphol, dat haar 100-jarig bestaan viert.